

No active trail

DELPHION

Select CR

Stop Alert

RESEARCH

PRODUCTS

INSIDE DELPHION

Log Out

Work Files

Saved Searches

My Account

Search: Quick/Number Boolean Advanced Derwent

The Delphion Integrated View

Get Now: PDF | [File History](#) | [Other choices](#)Tools: Add to Work File: [Create new Work File](#) View: [Expand Details](#) | [INPADOC](#) | Jump to: [Top](#) Go to: [Derwent](#) [Email this to a](#)

Title: **EP0027760A1: Water evaporative type air conditioning unit for vehicle cab**
[\[German\]](#)[\[French\]](#)

Derwent Title: Farm vehicle engine compartment cooling device - has baffles between fan and water jets guiding whirling cooled air flow towards filter [\[Derwent Record\]](#)

Country: **EP** European Patent Office (EPO)

Kind: **A1** Publ. of Application with search report ⁱ (See also: [EP0027760B1](#))

Inventor: **Lyon, Roland;**

Assignee: **Lyon, Roland**
[News, Profiles, Stocks and More about this company](#)

Published / Filed: **1981-04-29** / 1980-10-09

Application Number: **EP1980000401444**

IPC Code: **IPC-7: B60H 3/04; F24F 6/14;**

Priority Number: **1979-10-18 FR1979000026112**

Abstract: The sealed, compact air-conditioner employs the evaporation of water and permits the lowering of the ambient temperature in cabs of machines or vehicles with no compressor or refrigerating circuit being required. It comprises a turbo-fan unit directly mounted against an evaporation chamber. Inside the latter, a box facing the air inlets conditions the air distributed toward water injection nozzles and ensures the seal on the upstream side of the chamber. On the opposite side, the outlet for the humidified fresh air is disposed in the upper part and is preceded by a droplet-separating medium. The evaporation chamber, associated with the deflector, constitutes a water recovery pan. It is continuously drained by a drain located in the lowermost point thereof. The air-conditioner may be employed for the air-conditioning of agricultural, public works, handling, or cross-country machines or vehicles, such as tractors, harvester-threshers, shovellers or loaders.

INPADOC [Show legal status actions](#)

Get Now: [Family Legal Status Report](#)

Legal Status:

Designated **BE DE GB IT NL SE**

Country:

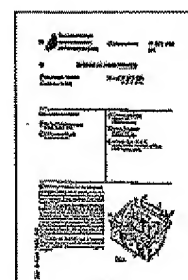
Family: [Show 12 known family members](#)

Forward **Go to Result Set: Forward references (1)**

References:

PDF	Patent	Pub.Date	Inventor	Assignee	Title
	US5373703	1994-12-20	Pal; Arun K.		Kar-kool

Other Abstract **None**

High
ResolLow
Resol

16 p

(12) **DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

(21) Numéro de dépôt: 80401444.7

(51) Int. Cl.³: **B 60 H 3/04**
F 24 F 6/14

(22) Date de dépôt: 09.10.80

(30) Priorité: 18.10.79 FR 7926112

(43) Date de publication de la demande:
29.04.81 Bulletin 81/17

(84) Etats Contractants Désignés:
BE DE GB IT NL SE

(71) Demandeur: **Lyon, Roland**
Couture sur Loir
F-41800 Montoire(FR)

(72) Inventeur: **Lyon, Roland**
Couture sur Loir
F-41800 Montoire(FR)

(74) Mandataire: **Lavoix, Jean et al,**
c/o Cabinet Lavoix 2, Place D'Estienne D'Orves
F-75441 Paris Cedex 09(FR)

(54) Climatiseur par évaporation d'eau pour cabine d'engin.

(57) Dispositif étanche et compact permettant d'abaisser la température ambiante dans les cabines d'engins, sans nécessiter ni compresseur, ni circuit frigorifique, fonctionnant par évaporation d'eau.

Il comprend un groupe turbo-ventilateur (3), accolé directement à une chambre d'évaporation (1). A l'intérieur de celle-ci, une boîte (6) fait face aux entrées d'air, en conditionne la distribution vers des buses d'injection d'eau (9) et (10), et assure l'étanchéité amont de la chambre. A l'opposé, la sortie d'air frais humidifié (11) est aménagée en partie haute et précédée d'un média séparateur de gouttelettes (12). La chambre (1), associée au déflecteur (6), forme bac de récupération; elle est purgée en permanence par un drain situé en son point le plus bas.

L'invention peut être utilisée pour la climatisation d'engins agricoles, travaux publics, manutention, tout-terrain tels que tracteurs, moissonneuses-batteuses, pelles, chargeurs.

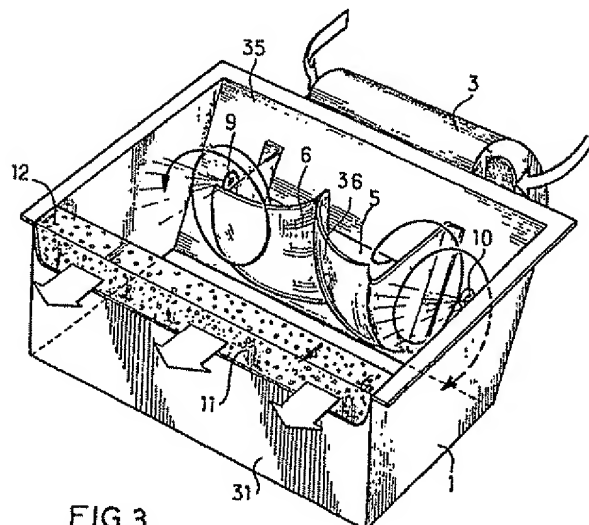


FIG.3

Climatiseur par évaporation d'eau pour cabine d'engin.-

La présente invention concerne les climatiseurs du type par évaporation d'eau, permettant d'abaisser la température à l'intérieur des cabines d'engins.

Les dispositifs connus de ce genre comportent le plus souvent une chambre d'évaporation annulaire centrée sur un axe vertical qui porte, d'une part, un ventilateur d'aspiration de l'air extérieur, qui, ainsi, traverse radialement la chambre, et, d'autre part, un disque rotatif entretenant un brouillard d'eau dans cette chambre.

La figure 1 des dessins annexés représente schématiquement un climatiseur de ce type en position d'utilisation sur le toit d'une cabine.

Une ouverture découpée dans le toit 1 de la cabine, assure la communication entre le climatiseur 2 qui est installé sur le toit, et une console de diffusion d'air 3, suspendue en correspondance, à l'intérieur de la cabine. L'air aspiré à l'extérieur passe successivement à travers un étage de filtres secs 4, un filtre humide de forme cylindrique 5, et une chambre de forme annulaire 6 dans laquelle est entretenu un brouillard d'eau, se décharge de ses gouttelettes d'eau en traversant un deuxième filtre humide de forme cylindrique 7, et est pulsé à l'intérieur de la cabine où il sort par la console 3. Le moteur électrique 8 à double sortie d'axe, entraîne, d'une part un ventilateur 9 qui assure le mouvement de l'air, d'autre part un disque 10 qui sert à la pulvérisation centrifuge de l'eau qu'il reçoit par une tubulure située au-dessus. L'alimentation en eau, non représentée sur le dessin, comporte principalement un réservoir d'eau et une petite pompe de circulation. L'eau qui ruisselle dans les filtres humides 5 et 7 et qui se condense dans le fond de la chambre annulaire 6, est récupérée dans une cuvette 11; cette cuvette comporte un drain latéral pour la canalisation de retour d'eau 12, laquelle circule au niveau de la base du climatiseur 2, sur le toit de la cabine, et va

rejoindre le réservoir.

Un tel dispositif de drainage perd son étanchéité dès que la cabine atteint une certaine inclinaison limite en fonctionnement statique et même bien avant cette position lorsqu'elle subit des à-coups dus au fonctionnement de l'engin, qui ont pour effet de créer des vagues dans la cuvette : dans ce cas, l'eau déborde de la cuvette, ruisselle sur le toit et dans l'intérieur du climatiseur, et s'écoule dans la console 3. La figure 2 schématise l'angle limite d'inclinaison statique.

Par ailleurs, cette disposition implique un ventilateur de type hélicoïde, que son implantation en aval de la zone d'humidification fait travailler en ambiance saturée ce qui nuit à l'endurance du moteur. De plus, ce dispositif conduit à des appareils de grandes dimensions, dont la hauteur est parfois prohibitive lorsque les engins doivent pouvoir passer sous des obstacles.

Il a bien été proposé d'utiliser un ventilateur centrifuge monté à l'entrée du climatiseur, mais une telle réalisation se heurte à la difficulté de l'obtention dans ce cas d'un brouillard d'eau et d'un contact prolongé air-eau, de sorte que l'efficacité du climatiseur est faible.

La présente invention a pour but de remédier à ces inconvénients grâce à un climatiseur qui, non seulement reste étanche aux fuites malgré les fortes inclinaisons et les forts à-coups des machines, mais tout en utilisant un ventilateur monté en amont, assure dans la chambre d'évaporation un échange efficace air-brouillard d'eau.

Cette invention a en effet pour objet un climatiseur comportant une enveloppe munie à une extrémité d'une entrée d'air à traiter et à son extrémité opposée d'une sortie d'air traité, une chambre d'évaporation à l'intérieur de cette enveloppe, des moyens pour propulser de

l'air dans l'enveloppe et des moyens d'alimentation en eau, dans lequel la chambre d'évaporation comporte au moins un orifice d'entrée de l'air propulsé, relativement petit et calibré, et à proximité de cet orifice, des
5 moyens de formation d'un brouillard d'eau qui rencontre le flux d'air accéléré sortant de l'orifice mais est maintenu écarté de l'orifice lui-même par ce flux d'air.

Dans un tel climatiseur, la vitesse du flux d'air traversant chaque orifice calibré est telle qu'elle rend
10 impossible tout passage de fluide à contre-courant par cet orifice, quelle que soit l'inclinaison de l'ensemble. Par contre, l'air et le brouillard d'eau sont entraînés en un mouvement tourbillonnaire assurant un échange efficace, dans la chambre d'évaporation.

15 Les moyens de propulsion peuvent être constitués par un ou plusieurs ventilateurs centrifuges ou hélicoïdes et sont de toutes façons implantés en amont de l'enveloppe de sorte qu'ils travaillent en atmosphère sèche.

Selon une autre caractéristique de l'invention, un
20 boîtier déflecteur sépare l'entrée d'air dans l'enveloppe de la chambre d'évaporation et les orifices calibrés sont percés dans ce boîtier.

En outre, l'enveloppe forme à sa partie inférieure, en dessous des orifices calibrés et de la sortie d'air
25 un bac de récupération de l'eau condensée purgé en permanence grâce à un drain.

Selon un mode de réalisation, la pulvérisation de l'eau dans la chambre est obtenue au moyen de buses montées chacune à proximité d'un orifice latéral calibré
30 d'entrée d'air du boîtier.

Les figures 3 à 11 des dessins annexés illustrent, à titre d'exemple, un mode de réalisation du dispositif conforme à la présente invention.

La figure 3 est une vue en perspective d'un climatiseur selon l'invention, dont le couvercle a été enlevé.
35

La figure 4 est une vue en coupe suivant la ligne

A-A de la figure 6.

La figure 5 est une vue en coupe suivant la ligne B-B de la figure 6.

La figure 6 est une vue de dessus du climatiseur dont le couvercle a été retiré, représenté sur la figure 3.

Les figures 7 et 8 sont des vues schématiques montrant deux variantes de l'installation du climatiseur sur le toit d'une cabine.

La figure 9 est une vue de côté d'un climatiseur monté en position verticale.

Les figures 10 et 11 sont des vues schématiques d'autres modes d'installation du climatiseur sur le toit d'une cabine.

Tel qu'il est représenté sur les dessins, le dispositif comporte une enveloppe formée par un bac 1 et son couvercle 2. Un groupe turbo-ventilateur 3 fixé à la paroi extérieure de ce bac pulse l'air à traiter dans le bac, à travers une ouverture 5. Un boîtier déflecteur 6, assemblé étanchement à l'intérieur du bac devant l'ouverture 5 et muni d'orifices latéraux calibrés 7 et 8, de communication avec le bac, forme une boîte de distribution à l'entrée de la chambre d'évaporation constituée par le reste du bac. De chaque côté de cette boîte est montée une buse de pulvérisation 9, 10, reliée à une alimentation en eau, classique, comprenant notamment un réservoir d'eau et une pompe (non représentés) montés sur l'engin. Les buses 9 et 10 sont supportées par la paroi 35 qui comporte l'ouverture d'entrée d'air 5 et sont dirigées approximativement parallèlement aux orifices calibrés 7, 8 respectivement, de sorte que le brouillard d'eau issu de chaque buse a une direction générale perpendiculaire au filet d'air qui sort par l'orifice calibré, comme le montrent les flèches de la figure 3. De préférence, la paroi 36 du boîtier

défecteur 6 qui fait face à l'ouverture 5, a une forme incurvée, sa concavité étant tournée vers cette ouverture. Elle peut ainsi former une portion de cylindre de génératrice parallèle à cette ouverture, ou, comme représenté sur la figure 3, être également incurvée dans sa partie médiane en direction de cette ouverture et former deux éléments déflecteurs en sens inverse qui guident l'air vers les deux orifices opposés 7 et 8 du boîtier. La boîte de distribution assure ainsi une triple fonction : premièrement, elle dévie le flux d'air reçu du ventilateur et le redresse en le dirigeant de chaque côté, à la rencontre des jets d'eau pulvérisée issus des buses 9 et 10; deuxièmement, elle assure l'étanchéité aux remontées de brouillard d'eau vers l'amont, lequel ne peut franchir la zone des ouvertures calibrées 7 et 8 où la vitesse de l'air est maximale; troisièmement, elle reconstitue la cloison du bac 1, empêchant l'écoulement de l'eau condensée, à travers l'ouverture 5, même en cas de fortes secousses. Le mixage air-eau ainsi obtenu dans le bac qui constitue une chambre d'évaporation, favorise le phénomène d'évaporation jusqu'à saturation, qui s'accompagne du rafraîchissement de l'air traité.

Avant de s'échapper du bac 1 par une ouverture 11 ménagée à la partie supérieure de la paroi 31 du bac opposée à la paroi 35, le flux d'air traverse un média séparateur de gouttelettes 12.

Ce média en matériau cellulaire, poreux, fibreux, ou spongieux, perméable à l'air, recouvre la totalité de la face interne de la paroi 31 et assure un contact intime de l'air et de l'eau qui se condense et ruisselle vers le bas. La partie du bac située en dessous des orifices calibrés joue le rôle de bac de récupération de l'eau condensée mais cette eau recueillie au fond du bac est purgée en permanence par un drain 13, et retourne au réservoir et à la pompe d'alimentation.

Selon une application de l'invention, représentée sur la figure 7, le couvercle 2 de la chambre est en correspondance avec le toit 14 de la cabine; l'ensemble est installé dans une console 15. L'air à traiter est
5 prélevé à travers un filtre 16, circule latéralement entre le climatiseur et la console pour atteindre le turbo-ventilateur; il est expulsé après traitement, dans un guide 17 en direction des ouïes de diffusion 18.

Selon une autre variante de l'invention, représentée
10 à la figure 8, le couvercle 12 est toujours en correspondance avec le toit 14, mais le climatiseur est installé en position inverse de la précédente. Dans ce cas, l'étanchéité est assurée entre le climatiseur et la console par un joint étanche 19 pour empêcher le recyclage.

15 Selon une autre variante de l'invention, représentée à la figure 9, le climatiseur est installé en position verticale, le long de la paroi de l'habitacle; le couvercle 2 peut alors de surcroît assurer la fonction d'habillage de l'ensemble et carrosser le climatiseur sur sa façade ainsi que ses côtés; le drain de retour d'eau est
20 situé au point le plus bas 13 de la chambre d'évaporation dans cette configuration, les ouvertures calibrées 7, 8 étant limitées à la partie supérieure de la paroi latérale de la boîte 6.

25 Selon une autre réalisation de l'invention, représentée sur la figure 10, le couvercle 2 est carrossé de manière à habiller le dispositif sur ses faces supérieure et latérales et à porter un filtre d'aspiration 20; l'ensemble compact ainsi obtenu s'installe directement
30 sur le toit 14 de la cabine. L'air traité est alors pulsé dans l'habitacle à travers une découpe donnant sur une console 21 portant les commandes et les diffuseurs 18. Une cloison étanche 29, située entre la carrosserie et la chambre d'évaporation ou bac, sépare les zones d'aspi-
35 ration et de refoulement.

Selon une autre réalisation de l'invention, représentée sur la figure 11, le couvercle 2 est carrossé comme précédemment. La carrosserie ainsi obtenue est assemblée à sa périphérie, à une console 22 portant les commandes et les buses 18. Une cloison étanche 29 empêche le recyclage de l'air. L'ensemble compact monobloc ainsi obtenu forme un climatiseur prêt à être installé directement dans l'ouverture des toits qui possèdent une trappe d'aération ou de sécurité. La fixation du bloc peut dans ce cas être assurée par bridage à l'aide d'une traverse 23 prenant appui sous les bords de l'ouverture, à l'intérieur de la cabine, assemblée par les vis 24, à l'ensemble climatiseur dont la console 22 porte des écrous 25.

Le dispositif, objet de l'invention, peut être utilisé dans tous les cas où l'on recherche l'abaissement de la température ambiante d'un habitacle, ou son humidification ou les deux simultanément, pour en améliorer le confort. Ces résultats sont obtenus sans nécessiter ni compresseur, ni circuit frigorigène. Sa conception lui permet de fonctionner correctement même avec une forte inclinaison et de fortes secousses.

En effet, le turbo-ventilateur, qui peut être remplacé sans inconvénient par un ou plusieurs ventilateurs hélicoïdes ou analogue, non seulement est monté en amont de l'ensemble et travaille en atmosphère sèche, mais peut être étroitement accolé à une extrémité de l'enveloppe, ce qui permet de réaliser un climatiseur de volume réduit. La chambre d'évaporation est rendue beaucoup plus compacte, et la diminution de ses dimensions associée à l'implantation d'un drain de purge à descente verticale immédiate empêche l'eau condensée de séjourner et donc de faire des vagues importantes. Comme, en outre, les orifices calibrés sont situés à la partie supérieure du boîtier déflecteur, l'angle limite de débordement au repos est très sensiblement accru. Le risque de débordement est encore réduit et même est

pratiquement écarté par le fait que les orifices calibrés sont relativement petits et que les flux d'air qui en sortent ont ainsi une vitesse suffisante pour former une barrière anti-retour s'opposant au passage, par ses
5 orifices, du brouillard d'eau ou de l'eau condensée.

De plus, la compacité de l'ensemble chambre - ventilateur permet de réduire la hauteur du climatiseur.

Bien entendu, le brouillard d'eau peut être formé par des moyens autres que les buses, par exemple au moyen
10 d'un ou de plusieurs disques rotatifs associés à des conduits d'arrivée d'eau. Le nombre des orifices calibrés et des buses, disques ou autres, ainsi que leurs positions relatives pouvant varier en fonction de l'application du climatiseur, quels qu'ils soient, les moyens de formation
15 du brouillard d'eau sont avantageusement asservis à la commande du ventilateur de façon à interdire leur fonctionnement pendant l'arrêt de ce dernier.

Eventuellement, un matériau spongieux à cellules ouvertes, communicantes, peut être disposé au fond du bac
20 afin de stabiliser la surface de l'eau.

Des applications particulièrement intéressantes seront obtenues en climatisation pour cabines d'engins agricoles, travaux publics, manutention, mines, chantiers, tout-terrain tels que tracteurs, moissonneuses-batteuses,
25 pelles, chargeurs, engins de piste.

REVENDEICATIONS

1 - Climatiseur par évaporation d'eau pour cabines d'engins ou analogues, comportant une enveloppe munie d'une entrée d'air à traiter à une extrémité, et d'une sortie d'air traité à l'autre extrémité, une chambre d'évaporation à l'intérieur de cette enveloppe, des moyens pour propulser de l'air dans l'enveloppe et des moyens d'alimentation en eau, caractérisé en ce que la chambre d'évaporation comporte au moins un orifice d'entrée de l'air propulsé (7,8), relativement petit et calibré, et à proximité de cet orifice, des moyens (9,10) de formation d'un brouillard d'eau qui rencontre le flux d'air accéléré sortant de l'orifice mais est maintenu écarté de l'orifice lui-même par ce flux d'air.

2 - Climatiseur suivant la revendication 1, caractérisé en ce qu'un boîtier déflecteur (6) est monté entre l'entrée (5) d'air dans l'enveloppe et la chambre d'évaporation, les orifices calibrés (7,8) étant percés dans ce boîtier.

3 - Climatiseur suivant la revendication 2, caractérisé en ce que les orifices calibrés sont ménagés à la partie supérieure du boîtier, et l'enveloppe forme bac de récupération de l'eau condensée, en dessous de ces orifices.

4 - Climatiseur suivant l'une des revendications 2 et 3, caractérisé en ce que le boîtier de distribution est délimité en face de l'ouverture d'entrée par une paroi incurvée dont la concavité est tournée vers cette ouverture.

5 - Climatiseur suivant l'une des revendications 1 à 4, caractérisé en ce que la sortie d'air est ménagée à la partie supérieure de la paroi de l'enveloppe opposée à l'ouverture d'entrée d'air.

6 - Climatiseur suivant l'une des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que la sortie est précédée d'un média

en matériau cellulaire, poreux, fibreux ou spongieux, perméable à l'air, assurant un contact intime de l'air et de l'eau et formant séparateur de gouttelettes.

7 - Climatiseur suivant l'une des revendications 1 à 5 6, caractérisé en ce que la partie inférieure de l'enveloppe, ou bac de récupération, est munie d'au moins un drain d'évacuation permanente de l'eau condensée.

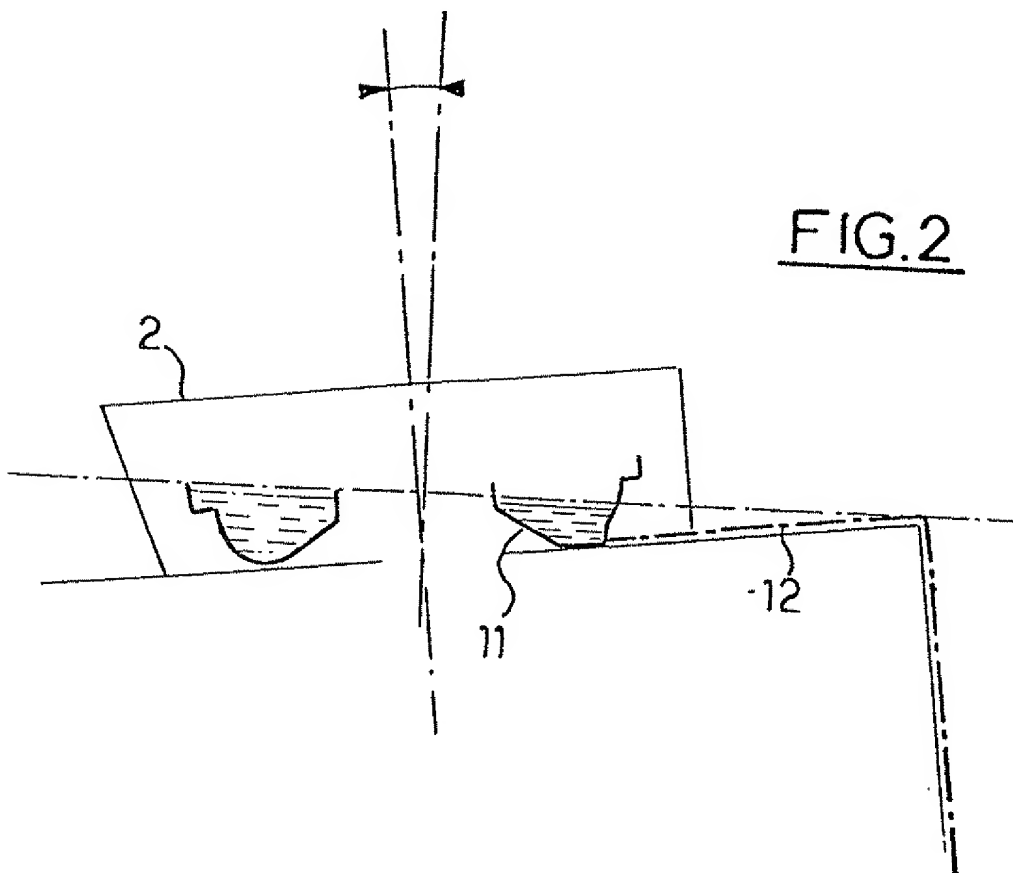
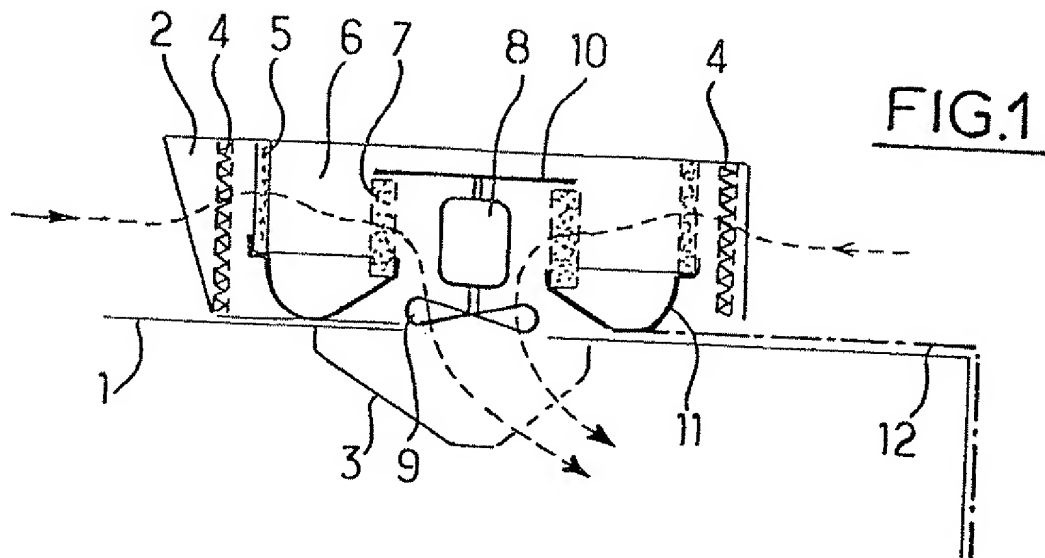
8 - Climatiseur suivant l'une des revendications 1 à 7, caractérisé en ce que l'ouverture d'entrée et la sortie sont ménagées dans deux parois latérales opposées de l'enveloppe, et les moyens de propulsion d'air comprennent un ventilateur fixé contre la paroi percée de l'ouverture d'entrée.

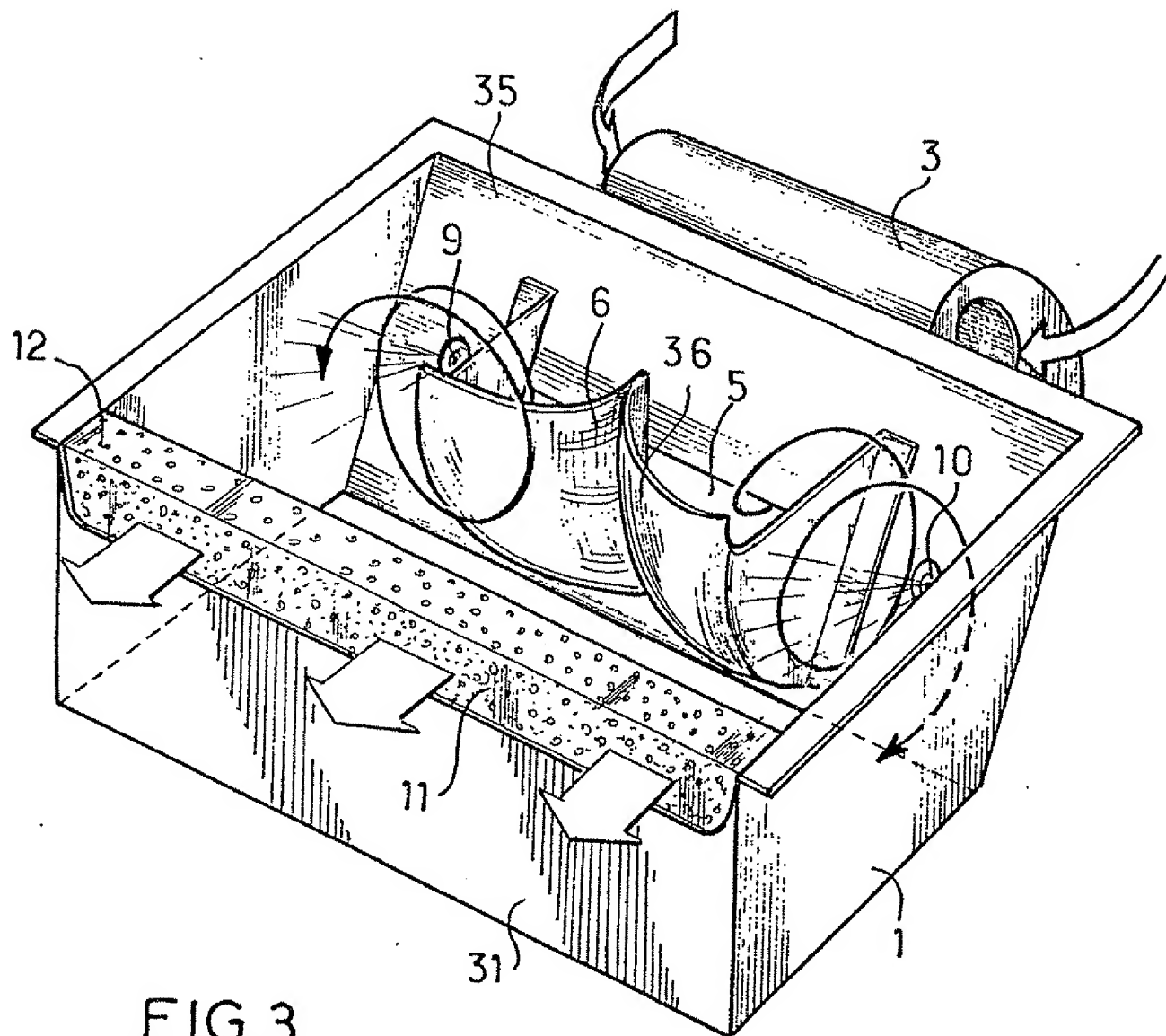
9 - Climatiseur suivant l'une des revendications 1 à 15 7, caractérisé en ce que les ouvertures d'entrée et de sortie sont ménagées respectivement dans les parois inférieure et supérieure de l'enveloppe, un ventilateur de soufflage d'air étant monté sous l'ouverture d'entrée et l'air circulant en courant ascendant.

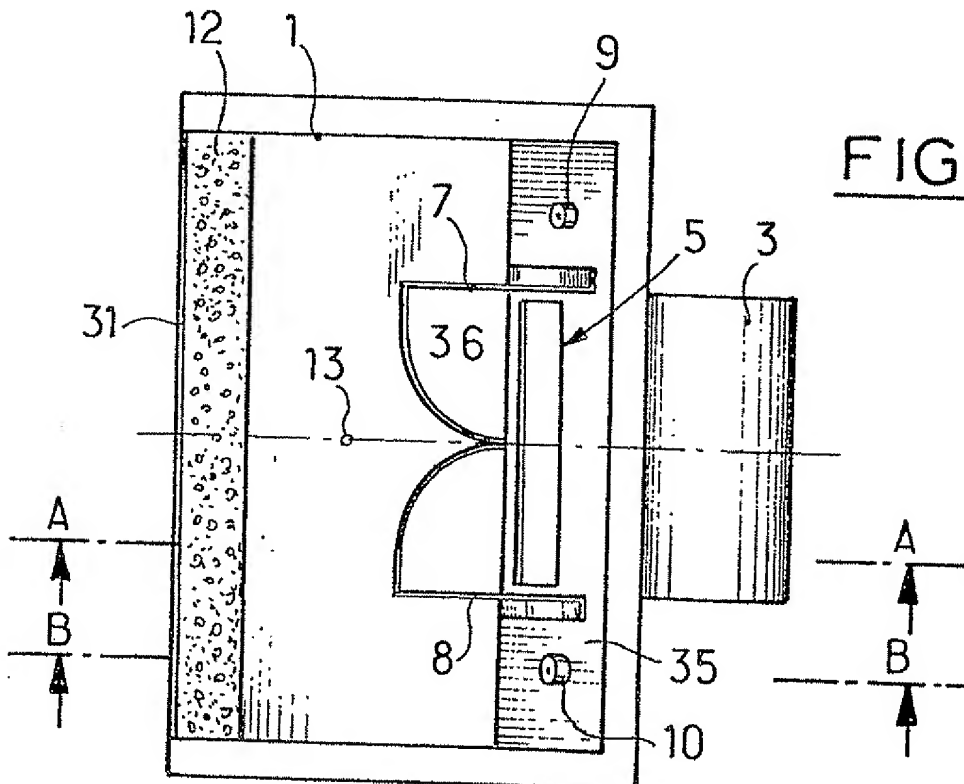
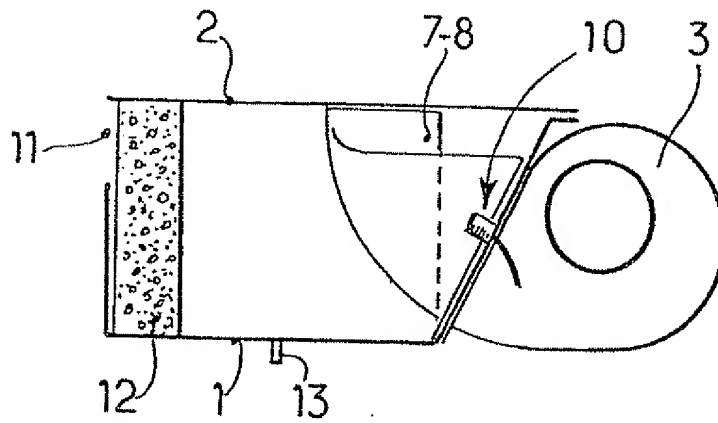
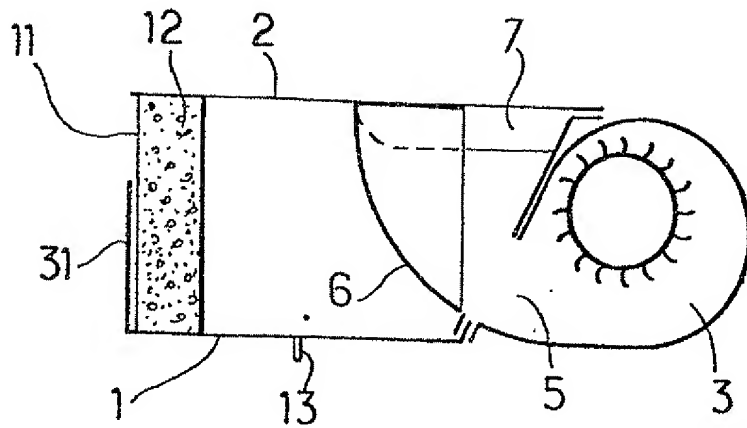
20 10 - Climatiseur suivant l'une des revendications 2 à 9, caractérisé en ce que les orifices calibrés sont ménagés dans deux parois latérales opposées du boîtier.

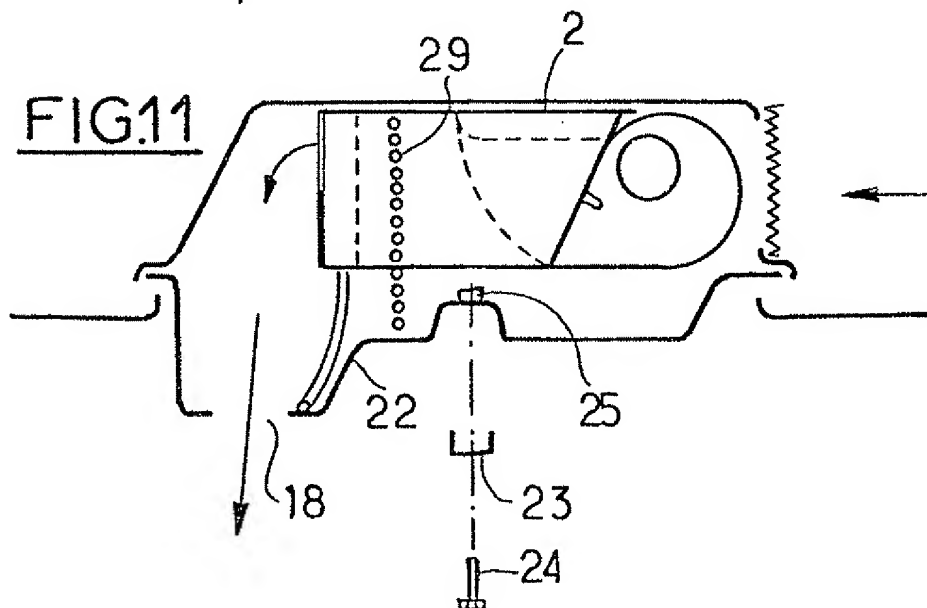
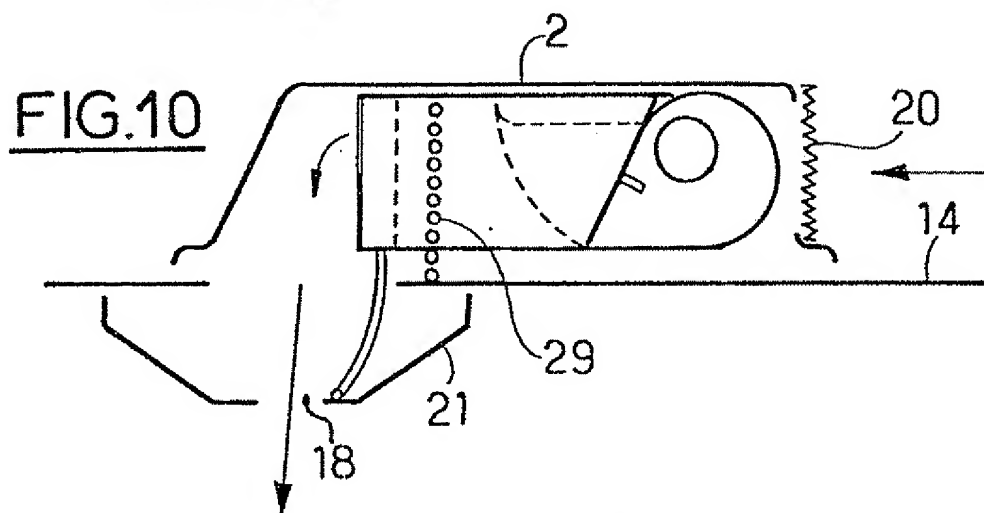
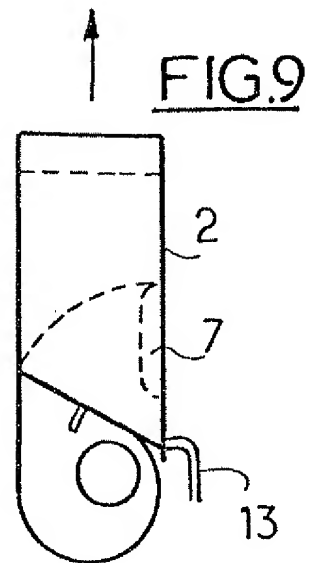
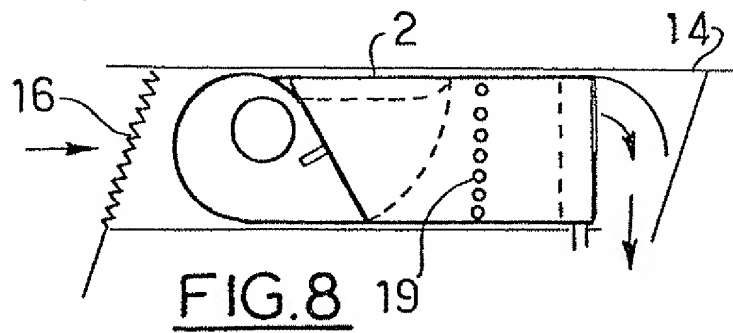
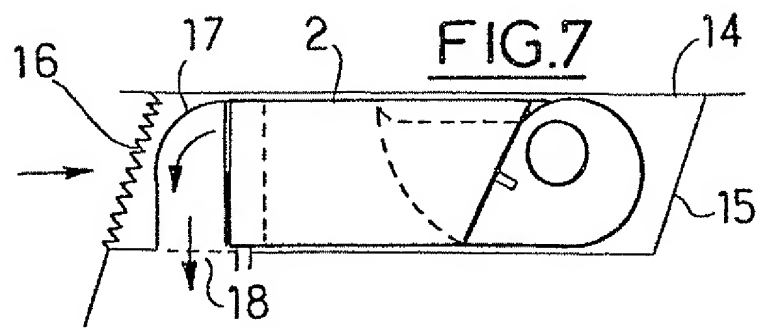
11 - Climatiseur suivant l'une des revendications 1 à 10, caractérisé en ce que les moyens de formation du 25 brouillard d'eau comprennent au moins une buse de pulvérisation correspondant à chaque orifice calibré.

12 - Climatiseur suivant l'une des revendications 1 à 10, caractérisé en ce que les moyens de formation du brouillard d'eau comprennent au moins un disque rotatif 30 associé à un conduit d'alimentation en eau.



FIG. 3







DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int. Cl. 3)
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	
	<p><u>US - A - 3 472 147 (GRASSELER)</u></p> <p>* Colonne 3, ligne 1 à colonne 4, ligne 12; figures 1-3 *</p> <p>--</p> <p><u>US - A - 2 267 456 (GLENN)</u></p> <p>* Page 1, colonne de droite, ligne 22 à page 2, colonne de droite, ligne 43; figures 1-5 *</p> <p>--</p> <p><u>FR - A - 2 246 831 (EVERCOOL)</u></p> <p>* Page 2, ligne 10 à page 4, ligne 5; figures 1-4 *</p> <p>--</p> <p><u>DE - B - 1 265 953 (MULLER)</u></p> <p>* En entier *</p> <p>--</p> <p><u>AU - B - 495 651 (TURPIN)</u></p> <p>* Page 3, paragraphe 4 à page 5, paragraphe 2; figure 1 *</p> <p>---</p>	<p>1,6,7 12</p> <p>1-3,5, 7,8,1</p> <p>1,5,6, 7,8,1</p> <p>1,2,3, 5,9,1</p> <p>1,5-8, 11</p>	<p>B 60 H 3/04 F 24 F 6/14</p> <p>DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl. 3)</p> <p>B 60 H F 24 F B 01 D 45/00 27/00</p> <p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X: particulièrement pertinent A: arrière-plan technologique O: divulgation non-écrite P: document intercalaire T: théorie ou principe à la base de l'invention E: demande faisant interférence D: document cité dans la demande L: document cité pour d'autres raisons</p> <p>&: membre de la même famille, document correspondant</p>
EP	<u>FR - A - 2 420 723 (LYON)</u>	1	
A	<u>FR - A - 1 450 898 (DEFENSOR)</u>	1	
A	<u>FR - A - 851 937 (DAMOND)</u>	1	
A	<u>GB - A - 1 504 385 (MANN)</u>	1	
A	<u>US - A - 3 978 174 (PEER)</u>	1	
A	<u>US - A - 3 834 680 (YOST)</u>	1	
A	<u>US - A - 2 596 324 (CARPENTER)</u>	1	
<p>Le présent rapport de recherche a été établi pour toutes les revendications</p>			
Lieu de la recherche		Date d'achèvement de la recherche	Examineur
La Haye		06-01-1981	ESPEEL